

## **Traffic Calming é alternativa para diminuir impacto dos acidentes**

*Reduzir a velocidade dos carros pode incentivar pedestres e ciclistas a se deslocarem, afirma Luiz Gustavo Campos*

*Mariana Simino*

Uma das medidas adotadas para reduzir os riscos dos acidentes de trânsito é o controle da velocidade. De acordo com o Manual de Segurança Viária publicado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2008, os pedestres, ciclistas e motociclistas são agentes vulneráveis e têm suas chances de sobrevivência reduzidas quando são atropelados ou colidem com um carro em velocidade igual ou superior a 50 km/h. Já as chances de sobrevivência aumentam se o veículo trafega a menos de 30 km/h.

Uma alternativa para reduzir o limite de velocidade utilizada nas vias da Alemanha, Estados Unidos, Canadá, Bélgica, Holanda e Reino Unido e que traz bons resultados, é a implantação do *traffic calming*, um conjunto de medidas que inclui a adaptação do volume, velocidade e comportamento do tráfego, para que as ruas sirvam a todos e não apenas aos carros.

De acordo com o diretor da Perkons e especialista em gestão de trânsito e mobilidade urbana, Luiz Gustavo Campos, o *traffic calming* geralmente é empregado em áreas com alta densidade de habitações, fluxo de pedestres e ciclistas. “A redução da velocidade máxima diminui os ruídos e a emissão de poluentes no ar, isso sem considerar outros ganhos, como a menor probabilidade de perda do controle do veículo, maior tempo para reconhecimento dos perigos e maior chance efetiva de evitar colisões”, destaca.

Conforme disposto no artigo 29 do Código de Trânsito Brasileiro, a prioridade no tráfego é sempre para o mais vulnerável, ou seja, o ciclista e o pedestre têm prioridade em relação ao carro, independente de ser uma zona acalmada ou não. “Reduzir a velocidade dos carros pode ajudar a tornar a convivência com pedestres e ciclistas mais segura e incentivá-los a se deslocarem”, afirma o especialista.

A implementação do *traffic calming* têm sido associada ao uso de dispositivos que controlam e diminuem a velocidade, como os equipamentos de fiscalização eletrônica. Ainda assim, a maioria da população não tem consciência da importância das zonas acalmadas. “Enquanto não houver uma mudança cultural no comportamento do brasileiro no trânsito, a fiscalização e a punição são formas eficazes de garantir a aplicação da legislação, a segurança e integridade de condutores e pedestres. Sabemos que esse processo de transformação poderá levar anos ou décadas, mas não podemos desistir”, avalia Campos.

### **Medida começa a ganhar as vias brasileiras**

No Brasil, algumas experiências para reduzir a velocidade das vias já estão acontecendo. No Rio de Janeiro, por exemplo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) implantou o projeto Zona 30 em algumas ruas dos principais bairros da cidade. Já em Recife, a velocidade estabelecida próximo às ciclofaixas é 40km/h e a fiscalização eletrônica é uma grande aliada, incorporando segurança no pedalar da população.

Recentemente, em Curitiba houve a implantação das vias calmas. A Avenida Sete de setembro recebeu algumas mudanças no trecho que se estende da Rua Mariano Torres até a Praça do Japão, na região central da cidade. A via calma tem extensão de 6,3 km – 3 km no sentido centro e 3,3 km no sentido bairro e conta com faixas preferenciais do lado direito da pista, onde carros e bicicletas compartilham o mesmo espaço. A velocidade máxima permitida para os veículos é de 30 km/h.

A medida, que está em fase final de implantação, tem dividido a opinião dos usuários sobre sua eficiência. O ciclista Luis Henrique Fonseca utilizou a via uma vez e não sentiu confiança nos motoristas. “Por ser uma região central percebo que os condutores ainda não estão respeitando os ciclistas e é preciso mais orientação para que eles aceitem dividir o espaço com as bicicletas”, comenta.

A designer Cristina Pagnoncelli, é moradora da região onde a via calma foi implantada e circula pelo local como motorista e ciclista. Ela acredita que se todos respeitarem as regras os benefícios serão significativos. “Dependendo da necessidade e da distância opto pelo carro ou pela bicicleta. É uma mudança que incentiva a qualidade de vida e se a população respeitar e aderir à ideia, só temos a ganhar. A partir do momento que as pessoas são informadas e aprendem que é um recurso que funciona, as atitudes também mudam”, completa.



Foto: Maurilio Cheli

Legenda: A via calma de Curitiba tem extensão de 6,3 km – 3 km no sentido centro e 3,3 km no sentido bairro e conta com faixas preferenciais do lado direito da pista, onde carros e bicicletas compartilham o mesmo espaço